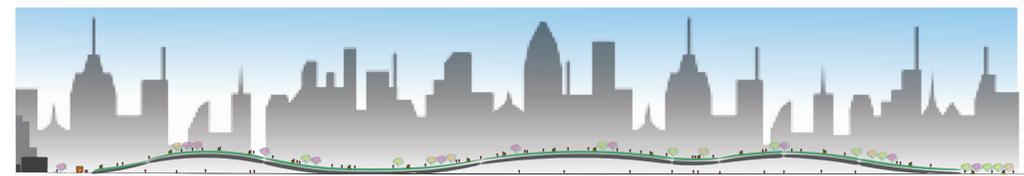
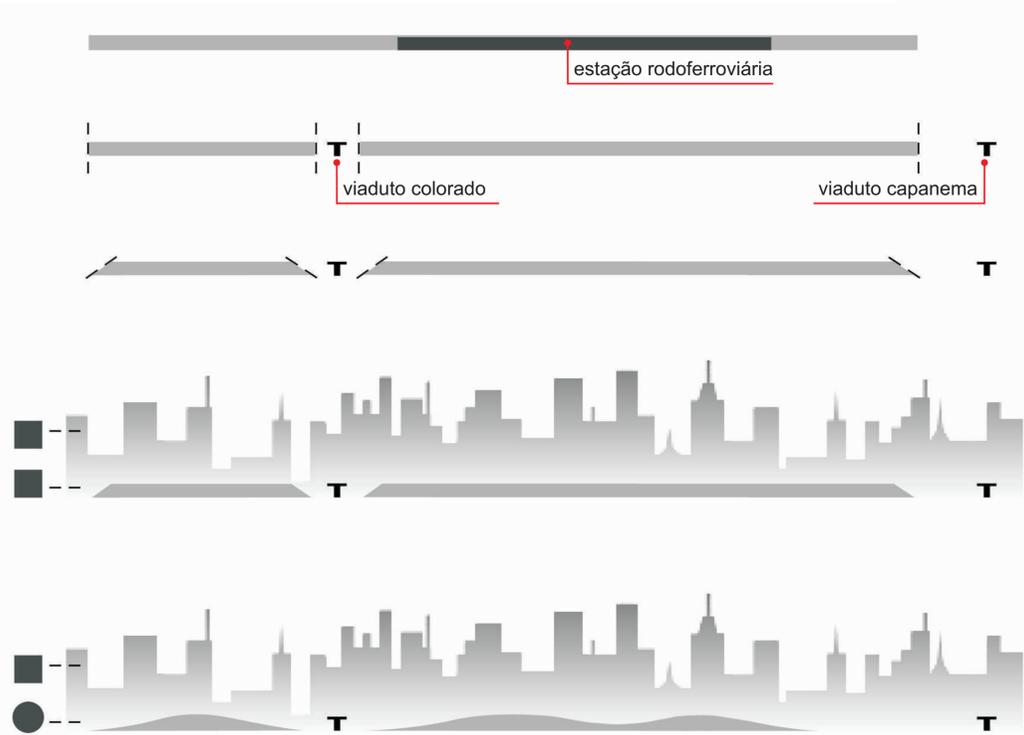
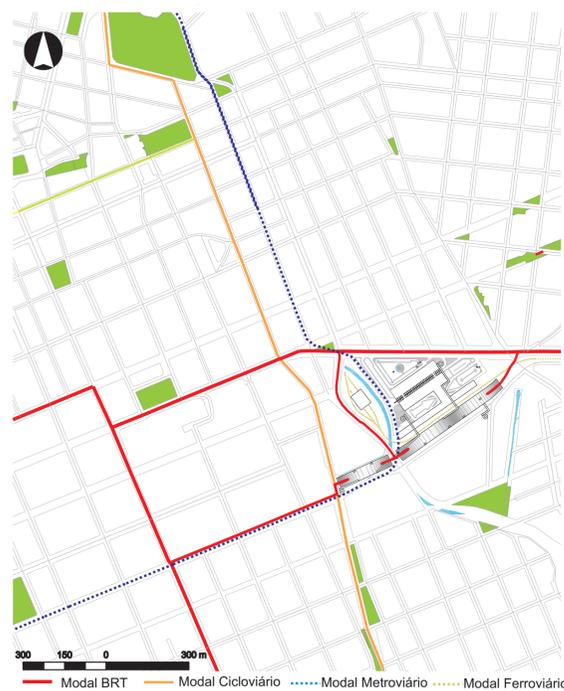


esquema construção do partido



articulação dos modais



setorização legenda

- comércio e serviços
- circulação vertical
- instalação sanitária
- áreas administrativas
- acessos principais
- acessos parque
- acessos usuários
- saída usuários
- acesso/saída ônibus
- acesso/saída ônibus

partido

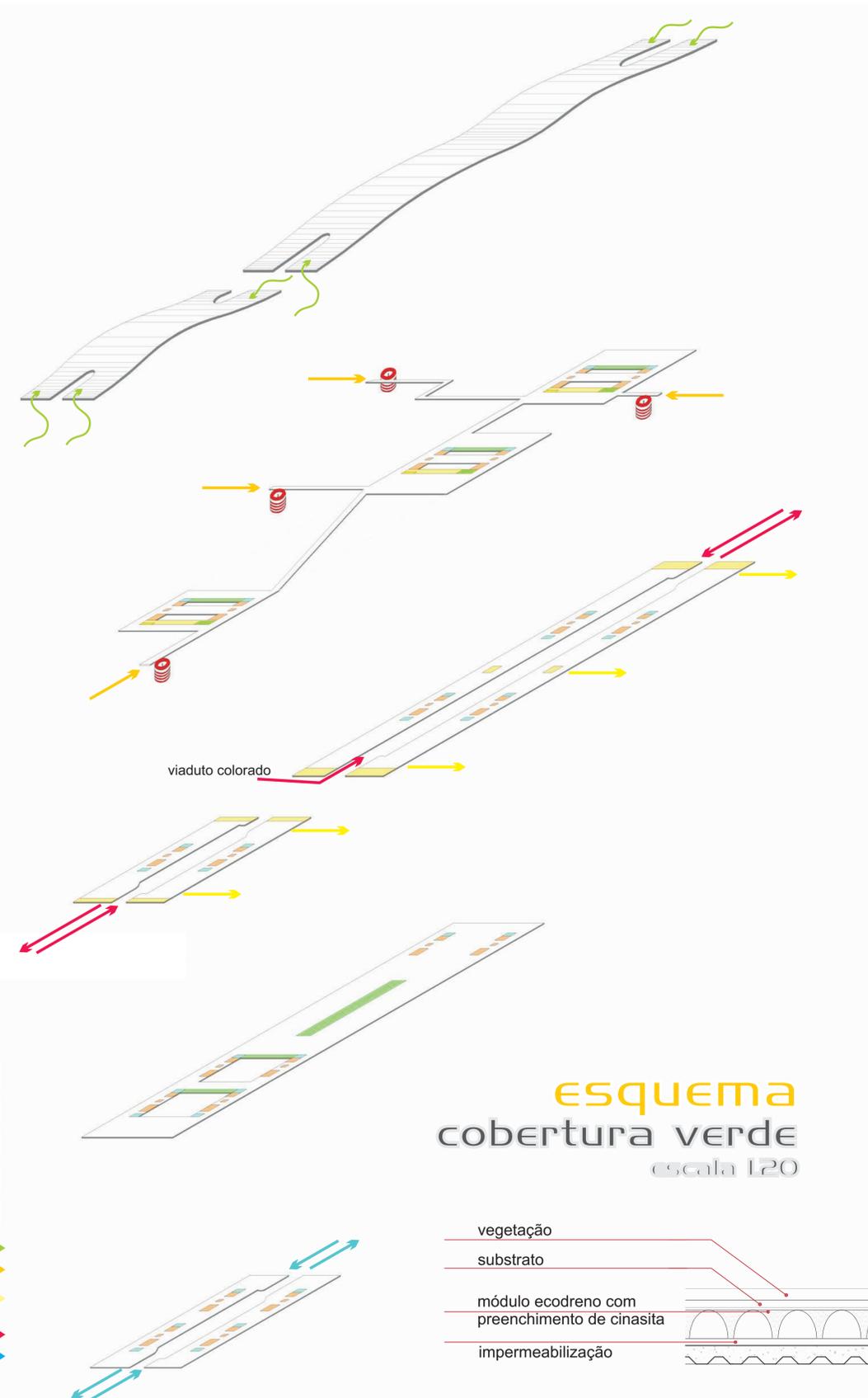
conceituação o terminal central

Para a elaboração do partido projetual da edificação do terminal partiu-se do princípio de que este deve constituir-se como uma referência no meio urbano em que está inserido, de modo que sua implantação seja irradiadora de transformações que venham a revitalizar a área em que se insere. O Terminal Central se constituirá como a peça central da identidade da área central de Curitiba, um centro ativo que alimenta a vida urbana complexa, característica de uma sede metropolitana, como Curitiba. O novo terminal se localizará em terreno adjacente à Estação Rodoferroviária de Curitiba, respeitando sua escala e proporções. Externamente, a edificação é demarcada por uma cobertura ondulada, sustentada por colunas de aço em formas que remetem à estrutura de árvores, encimada por um parque urbano, flutuando acima da rua. Atuando como marco urbano, será visível à distância, criando uma imagem luminosa e acolhedora aos transeuntes.

O espaço interno do Terminal Central é caracterizado por três grandes módulos interconectados, cada um deles relativo a uma categoria de transporte coletivo: metropolitana, brt e linhas diretas e linhas troncais e convencionais. Possui alta incidência de iluminação natural devido à sua vedação em pele de vidro e a presença de diversos mezaninos. A edificação é dividida em 5 pavimentos, sendo três subterrâneos, além da cobertura onde se desenvolve o parque urbano. O acesso ao terminal pode se dar através de rampas monumentais interligadas ao primeiro pavimento da edificação por passarelas em estrutura metálica ou através do parque na cobertura, cujos caminhos possibilitam o acesso através de "rasgos" regulares existentes na cobertura. O primeiro pavimento é de livre acesso e abriga os espaços administrativos do terminal, área de bilheteria, estabelecimentos comerciais, bicicletários e instalações sanitárias para atendimento dos usuários. A ligação com o pavimento térreo se dá através de um hall de circulação vertical, de acesso restrito apenas para aqueles que se utilizaram dos serviços de transporte coletivo. O pavimento térreo abriga as plataformas de embarque e desembarque de ônibus e a área operacional dos veículos, tais como faixa de rolamento, baias de estacionamento, etc e as saídas dos usuários de transporte coletivo do interior do terminal. O primeiro subsolo abriga estabelecimentos comerciais para atendimento dos usuários de transporte coletivo e realiza a distribuição de usuários por meio de escadas e elevadores, possibilitando a fácil transição de usuários entre os transportes metropolitanos e municipais. O segundo subsolo trata-se de pavimento intermediário de transição, necessário para que o usuário possa acessar o último subsolo, que abriga a plataforma de embarque e desembarque do metro, bem como a área operacional do modal.

A proposta de implantação de parque na cobertura vem devido a baixa proporção de espaços livres por habitantes na área central de Curitiba quando comparada aos demais bairros da cidade. O parque na cobertura irá convidar as pessoas a visitar o terminal por períodos mais longos, transformando o centro de transporte coletivo de um mero espaço de passagem em um destino urbano, foco de concentração e permanência de pessoas. Além disso, a existência do telhado verde para a implantação do parque na cobertura e consequentemente o armazenamento de água junto a esta auxilia na inércia térmica da edificação. Também, a existência da vegetação massiva junto ao terminal auxilia no tratamento do ar contra as impurezas oriundas do tráfego intenso de veículos pesados.

Devido ao aumento significativo no tráfego de veículos pesados na área de implantação do terminal é necessária a reconfiguração de determinadas vias no entorno. Considerando o percurso mais comumente adotado pelos ônibus na região e as necessidades de alteração de rotas das linhas para que os veículos possam estacionar no terminal proposto foram propostas reconfigurações para quatro vias no entorno: Rua Conselheiro Laurindo, Av. Getúlio Vargas, Av. Dário Lopes e Viaduto Colorado.



esquema cobertura verde escala 1:20

